

CAMARA DE SENADORES

SECRETARIA - DIRECCION GENERAL LEGISLATIVA

XLVª Legislatura – 1er Período

4 DE OCTUBRE DE 2000

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

Carpeta: S/C **Distribuido:** 472/2000

ASOCIACION DE FUNCIONARIOS DE LA DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE - MTOP -

AUDIENCIA

Versión taquigráfica de la reunión del día 4 de octubre de 2000

- Sin corregir por los oradores -

ASISTENCIA

Miembros : Senadores Marina Arismendi, Rafael Michelini y Roberto Scarpa

Invitados Especiales : Integrantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte (MTOP): Olga Boullosa, Fernando Silva, Silvestre Valenzuela y Domingo Acosta

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

SEÑORA PRESIDENTA.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 42 minutos)

En nombre de la Comisión damos la bienvenida a los integrantes de la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Seguramente en el correr de la sesión llegarán algunos señores Senadores que en estos momentos se encuentran en otras Comisiones. De todas maneras, como habrá versión taquigráfica, los planteos que aquí se hagan los podrán leer los miembros de esta Comisión, así como otros señores Senadores que se interesen por el tema.

SEÑOR ACOSTA.- Nuestra preocupación se basa en los hechos que se están dando en la Dirección Nacional de Transporte, que de alguna manera quedarán establecidos en la próxima ley de presupuesto. Estos hechos no los podemos probar porque no tenemos medios para hacer una investigación a fondo y por eso uno de los motivos de estar hoy en la Comisión es para pedirles que se lleve adelante una investigación. Nos referimos a los que deben ser los cometidos sustanciales de la Dirección Nacional de Transporte, como ser, la seguridad en rutas. En este momento no están saliendo equipos de nuestra Dirección a realizar controles de velocidad ni otros en materia de seguridad, como podría ser el control de los ómnibus de transporte de corta, mediana y larga distancia, en cuanto al estado de las cubiertas, el tacógrafo, etcétera. Por otro lado, está el tema del pesaje de los vehículos. En este momento la parte de controles fijos está privatizada, está a cargo de la empresa CIEMSA y hay quejas tanto por el lado de los usuarios como por el de nuestros compañeros que cumplen la función de inspectores. Si bien el problema tiene otros matices, lo planteamos respecto a la seguridad porque en la medida en que un camión vaya pasado de peso aumentan los riesgos, ya que para frenar necesita una distancia mayor.

Otro tema que nos preocupa es la falta de claridad en cuanto a los planteos que realiza la Dirección. A fines de 1998 se hizo un llamado público para la contratación de doce estudiantes de la Facultad de Ingeniería para trabajar como inspectores en la empresa privada mencionada. En un llamado interno anterior se habían presentado treinta compañeros del Ministerio y sólo se llamó a ocho para desempeñar esa función. Desde un primer momento sospechamos que, por el nivel de exigencia, esos doce estudiantes de la Facultad de Ingeniería no iban a cumplir tareas como inspectores, porque, además, a la Dirección le sobran funcionarios para cumplir con esa función. En el plan quinquenal que presenta el Ministerio queda claro que esos estudiantes van a pasar a ejercer otras funciones de cuadros medios. Nosotros tratamos de abrir el paraguas ante esta situación pues tenemos el antecedente de lo que sucedió en Vialidad.

De esa Dirección se fueron prácticamente la mitad de los funcionarios –en las oficinas centrales se puede hablar de hasta un 60%- y se contrató gente nueva que llegó en paracaídas. Algunos tenían contratos de obra y a otros se los contrató directamente como empresas privadas. Actualmente, la Dirección Nacional de Vialidad funciona en el sexto, séptimo y octavo pisos, y puede decirse que no sabemos cuál es el sector privado y cuál el estatal. Concretamente, en el sector de mantenimiento puedo decir que se privatizó una parte pero el tema no queda claro, porque se sigue usando la infraestructura y la parte logística del Ministerio. Supongo que a los señores Senadores les habrá quedado más claro el tema con el informe que realizó la Auditoría General de la Nación en el que se señalan una serie de irregularidades que desde nuestro punto de vista son graves. Se trata de situaciones de las que nosotros sospechábamos y quedaron reafirmadas en ese informe.

El hecho de que ingresen a trabajar doce funcionarios que son estudiantes avanzados de la Facultad de Ingeniería, algunos de los cuales cuentan con cursos realizados en el exterior, a nosotros nos obliga a abrir el paraguas no sólo como funcionarios, sino mirando el punto de vista de la población en general. Me pregunto quién va a dictar las políticas de la Dirección Nacional de Transporte cuando en uno de los suplementos que edita la Cámara de Transportistas prácticamente figura lo que es la propuesta del Ejecutivo para la próxima ley de presupuesto. Incluso se habla de que se va a formar un organismo de contralor conformado por la Cámara de Transportistas y el Estado y los agentes de contralor serían propuestos por el mencionado organismo. En estos momentos a los inspectores se les recalca que no pueden aplicar multas, cosa que nunca había ocurrido. Sin embargo, explícitamente en ese suplemento se dice que sí, es decir que elementos privados van a ejercer funciones de control y están capacitados para poner multas. Reitero que nos preocupa el tema de la seguridad, el control de aptitud técnica, el control de pesaje –que se ejerce a través de la empresa CIEMSA- y la intención de privatizar los controles de pesaje, documentación y seguridad en la frontera. Respecto al tema de la empresa CIEMSA, creo que el compañero que trabaja en Balanza podría explicar mejor cuáles son los puntos que nosotros vemos como graves.

SEÑOR VALENZUELA.- Soy de Paysandú y trabajo en San Manuel.

En lo que refiere a CIEMSA, debemos decir que ya se ha probado y comprobado que no da resultado, ni al transportista ni al Ministerio. La situación es cada vez más dura. Ya se ha cambiado de balanzas dos veces –aclaramos que se trata de balanzas para un eje- y siguen dando mal; tan así es, que están autorizados a dar un 5% sobre el total de los quilos, cuando, como es sabido, el total del equipo es de cuarenta y cinco toneladas. Sucede que, de repente, se sale acá, en Ruta 1, el peso es de cuarenta y seis toneladas, y no se dice nada; cuando se llega a San Manuel, empiezan los problemas.

lt

Lo cierto es que CIEMSA da su autorización, es decir, hay un respaldo verbal. Esa es una de las pruebas de que las cosas no andan bien, o sea, ese 5% surge porque las balanzas son inexactas. Se compraron o se contrataron y luego se trajeron esas balanzas para medir el peso por eje cuando la balanza oficial, la de San Manuel –que es la única de la que depende la Dirección Nacional de Transporte- marca el peso cuando se trata de dos ejes y también de tres, es decir, dos más uno. Entonces, si nosotros establecemos un valor de dieciocho o dieciocho quinientos para los vehículos que vienen por corredor, acá dan lo mismo, pero si un eje está en mil quilos de diferencia, ya surgen problemas, el transportista se queja, y esto es algo que nos preocupa. A su vez, se han sacado multas; concretamente el actual Director sacó seis mil multas.

SEÑOR ACOSTA.- La filosofía del señor Director es que hay que educar y no reprimir. El planteo concreto es que debemos dejar de pensar –cosa que nunca hemos hecho- que somos una oficina recaudadora. Precisamente, en este momento estamos realizando un curso sobre la tarea inspectiva fundamentalmente. Así, el Director decía que recién la cuarta vez aplicáramos una multa. Sucedió que un compañero levantó la mano para señalar que, a su entender, eso quería decir que si alguien se acostumbra a pasar en rojo los semáforos, recién al cuarto muerto se aplicaría una multa. Por nuestra parte, no entendemos muy bien qué es lo que hay detrás de todo esto pero, evidentemente, se trata de una política que no logramos comprender.

SEÑORA BOULLOSA.- Quisiera hacer una acotación. Nosotros pedimos el contrato de CIEMSA y no se nos lo hizo llegar. Verdaderamente, queríamos estudiarlo porque consideramos que ya la licitación venía mal, por lo cual sucedía lo mismo con el contrato. Queríamos, pues, estudiar el contrato y ver qué es lo que el Estado hizo con esa empresa, para poder tener las cosas claras. Además, se quería sacar a los inspectores y nosotros creemos que debe haber un inspector del Estado controlando a la empresa. En los hechos, se formó un órgano de control de CIEMSA pero SUCTA no tiene ningún órgano de control, es decir, no hay ningún funcionario del Estado, por ejemplo, de la Dirección Nacional de Transporte, que controle a esta última empresa que es la que otorga el CAT, Certificado de Aptitud Técnica. Quisiera saber, entonces, si los señores Senadores pueden solicitar el mencionado contrato.

SEÑOR MICHELINI.- Posiblemente sí.

SEÑOR VALENZUELA.- Continuando con el tema de CIEMSA, debemos decir también que no cierran los números porque se trata de una empresa en la que hay problemas internos, que están repercutiendo en los propios transportistas.

A su vez, algo que se relaciona con el tema de los accidentes, es que se está pesando en el lugar que les parece a ellos y no donde deberían cuando se trata, por ejemplo, de un camión con treinta mil quilos.

SEÑOR SILVA.- Por nuestra parte, vemos la situación, no sólo desde el punto de vista de la atención al usuario, sino también desde lo que implica la seguridad en el tránsito por las rutas nacionales. Como bien se ha dicho, SUCTA no tiene un contralor efectivo por parte del Estado, porque nuestra Dirección Nacional de Transporte no cuenta con ningún funcionario allí; por otro lado, actualmente se están prorrogando los CAT por seis meses más, con el peligro consecuente. Es más, nos llama mucho la atención de que el contrato con SUCTA se celebró en febrero de 1993, curiosamente cuando compañeros nuestros, funcionarios que en aquel entonces trabajaban en la tarea de inspección, empezaron a detectar que a los camiones que ya tenía SUCTA se les cambiaba la matrícula. Es decir, el chasis mantenía el mismo número pero las chapas eran cambiadas. Cuando se detectaron estas cosas y se hicieron las denuncias respectivas ante la Dirección Nacional de Transporte, a estos compañeros se los retiró de su labor de inspección.

Días pasados tuve oportunidad de acceder al informe elaborado por el Diputado Diego Martínez, si no me equivoco –informe que, precisamente, partió de la propia Dirección Nacional de Transporte- en el que consta que se gastan alrededor de U$S 930:000.000 anuales en costos accidente.

Todo esto nos preocupa mucho y es por eso que hacemos este planteo. Nuestra Dirección está perdiendo algunos de sus cometidos sustantivos y estratégicos, que están quedando en manos de privados, los que se están autocontrolando, y esto es algo descabellado.

SEÑORA BOULLOSA.- Se designó un órgano de control formado por un ingeniero de vialidad –que ya tiene injerencia sobre transporte, en la parte de tránsito, etcétera- una ingeniera de transporte y un secretario que era un funcionario inspectivo y que ahora controla el área de carga de las balanzas móviles y fijas. Por nuestra parte, pedimos al Director que uno de nuestros funcionarios –que iba a ser el señor Valenzuela- integrara el órgano de control, pero no le dieron cabida. Es decir, él asistió a una reunión una vez y ni siquiera tomaron en cuenta las denuncias que presentó.

SEÑOR ACOSTA.- Cabe recalcar algunas otras cosas. Por ejemplo, con este Director tenemos una buena relación, es decir, hay mucho diálogo. Hemos procurado todo el tiempo aportar ideas y hacer planteos para lograr una mejor gestión. Es decir, no hemos sido meramente reivindicativos, sobre todo teniendo en cuenta que en la primera entrevista que mantuvimos en el mes de marzo él señaló que no quería que le lleváramos problemas, sino soluciones. Es así que hemos ido aportándolas.

lt

Sin embargo, llegó un momento en que llovían las quejas de los compañeros inspectores, que se sentían manoseados por parte de la empresa CIEMSA, a raíz de lo cual fuimos a hablar con el señor Director.

En esa oportunidad, él planteó que no podía definir de quién era la culpa, a raíz de lo cual planteamos la posibilidad de que uno de nuestros compañeros participara en ese órgano de control. Hubo acuerdo en ese sentido, por lo que nombramos al compañero que tenía más experiencia en tareas de balanza y que resultaba más confiable desde el punto de vista del sindicato. Esta persona se integró, participó en dos reuniones y en la segunda advirtió que a ese Cuerpo no le interesaba la participación de un compañero nuestro; de alguna manera, ejercieron presión hasta que, finalmente, se lo retiró. ¿Por qué ocurrió esto? Nuestros compañeros plantean, por ejemplo, que ellos están en la casilla y no se los deja salir de allí. Ellos sólo pueden actuar en función de la orden que les da el funcionario de CIEMSA. Si el vehículo circula en malas condiciones de pesaje, el funcionario puede hacer una boleta de contravención. Incluso, a veces ni siquiera pueden salir a pedir la documentación. Nuestros compañeros han denunciado permanentemente que las tareas que a ellos les incumben, como pedir la documentación del vehículo, las realizan los funcionarios de CIEMSA. Cualquier camionero puede negarse, sin ningún tipo de sanción, a entregar la documentación. Estas son tareas reservadas únicamente al Estado.

Se da un sinnúmero de choques. Por ejemplo, a mediados del año pasado, se exoneró una multa a un camión que circulaba por la Ruta 8 pasado de peso, en cuyo caso se enciende una luz roja y tiene que detenerse. Los descargos que presentó la empresa fueron que la luz quedaba muy atrás, y como los vidrios son espejados, no la vieron y el camión siguió su marcha. Esos descargos son admitidos por parte de la Internacional y, por lo tanto, se le exoneró la multa. Personalmente, no salgo siempre como chofer por la actividad gremial, pero en algunas oportunidades he trabajado como inspectivo y he podido constatar que existe una falta de respeto de muchos choferes hacia los inspectores, precisamente por este tipo de cuestiones.

Si le aplico una contravención a alguien y la persona, de alguna manera, consigue que la multa sea levantada, evidentemente, en una próxima oportunidad me va a recordar que si le pongo una multa, encontrará la forma de no pagarla. De esta manera, existe una falta de respeto a la reglamentación y a las leyes por parte del usuario y, además, esto invita a que el funcionario tampoco cumpla, ya que por $ 4.500 se está arriesgando a que le falte el respeto un ciudadano común al que no le puede responder por ser funcionario público. Por otra parte, si intenta hacerle respetar la reglamentación, será el hazmerreír de todos los que están adentro. Por estos motivos, es muy fácil que en algún momento comience la tan famosa "coima".

It

Como sindicato, hemos conversado permanentemente con nuestros compañeros, porque una parte de la defensa de nuestra fuente de trabajo y el respeto que nos deben tanto los usuarios como las autoridades ministeriales, depende de que nosotros seamos cristalinos. No existe ningún argumento para que saquen a nuestros compañeros inspectores de las rutas. Además, las personas no son diferentes porque tengan un trabajo privado o público.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber cuántos son los inspectores.

SEÑOR ACOSTA.- Alrededor de 30, divididos en la parte de carga y en la de tránsito. Estos últimos son los que, fundamentalmente, realizan los controles de velocidad y en este momento no están saliendo. Sólo sale una camioneta que va a la Ruta 8 y cuida la Escuela de Punta Rieles, dejando a uno o dos compañeros en la escuela y el liceo que hay en el kilómetro 21, y otro equipo que se queda en los Accesos por las denuncias que se presentaron a raíz del accidente que ocurrió entre un ómnibus argentino y un camión de CONAPROLE. Hay otros compañeros en los pasos de frontera que corren el riesgo de ser privatizados, aunque todavía no lo están.

Creemos que existe la intención de generar una falta de credibilidad en la Dirección Nacional de Transporte como organismo del Estado, para llevar a cabo lo que está planteado en el artículo que mencionamos. Ese artículo fue remitido antes de que el proyecto de ley de Presupuesto comenzara a ser estudiado en la Comisión de Presupuesto en la Cámara de Representantes. Por lo tanto, seguramente, están convencidos de las posibilidades que hay de que el mismo sea aprobado.

El otro tema que nos preocupa es el órgano de control que va a estar conformado por el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Cámara de Transportistas. Creo que ha quedado bien claro que ellos serán los que nombren los inspectores. Nadie puede garantizar que yo como transportista no forme otra empresa en la que esté encargado de fiscalizarme a mí mismo.

La "frutilla de la torta" -por llamarlo de alguna manera- es el tema de la tarjeta blanca, que es la última resolución que nos ha generado una preocupación.

SEÑOR VALENZUELA.- La tarjeta blanca es el documento que se da al transportista autorizado por la Aduana y Transporte por un lapso de 1 ó 5 años. Es el permiso de circulación dentro de nuestro país y simplifica mucho el trabajo. Tiene fecha de emisión y de vencimiento. Cuando el transportista llega al paso de frontera, presenta la tarjeta blanca y el seguro de carga y de responsabilidad civil, y puede entrar. Sin embargo, ahora quieren sacar esa tarjeta blanca.

lt

Ya lo están haciendo en Fray Bentos, por donde pasan unos 350 camiones por día, y hay que recurrir a la computadora para saber si el camión está habilitado, por lo que se pierden unos 5 minutos por vehículo.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Quién da la tarjeta blanca?

Cuando los camioneros uruguayos van a Argentina, Paraguay o Brasil, ¿se encuentran con un mecanismo similar?

¿La tarjeta incluye a la persona y el camión o es sólo de este último?

SEÑOR VALENZUELA.- La tarjeta es sólo del camión y de la zorra o del tractor y el semirremolque. Es el documento del vehículo donde figuran desde el número de chasis hasta la matrícula. Es un cartoncito blanco con todos los datos y es otorgado por la Dirección Nacional de Transporte.

SEÑOR MICHELINI.- ¿Dónde hay que hacer el trámite?

SEÑOR VALENZUELA.- En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se solicita el permiso internacional, y una vez que se autoriza al vehículo a entrar –aclaro que esto es sólo para los extranjeros- en la regional correspondiente se le otorga la tarjeta blanca.

SEÑOR MICHELINI.- ¿La tarjeta blanca es fácil de obtener?

SEÑOR VALENZUELA.- Teniendo todos los datos, es fácil hacerla. Se realiza en la regional y la firma el Jefe Regional.

SEÑORA BOULLOSA.- Todo eso está registrado. Se trata de permisos internacionales para las empresas que ya están registradas. Si no lo están, no podrán obtener ese permiso.

SEÑOR VALENZUELA.- A los camiones uruguayos no les piden nada para ingresar a Argentina o a Brasil.

SEÑOR MICHELINI.- Si interpreté bien, se trata de un instrumento que no es burocrático, que es fácil de obtener por las empresas que están registradas, y al perderse tendríamos demoras en las fronteras que, acumuladas, irán en contra del comercio.

SEÑOR VALENZUELA.- En definitiva, la tarjeta blanca es la cédula del camión, la que tiene una vigencia de hasta cinco años. Inclusive, que un camión la posea, quiere decir que tiene el permiso respectivo.

It

Argentina nos pide que tengamos asegurado el auto para cruzar, pero el Uruguay no hace lo propio con los argentinos que ingresen.

SEÑOR ACOSTA.- Casualmente, los controles se dan sobre la frontera brasileña, pero no sobre la argentina, ya que sobre esta última hay un equipamiento informático que permite hacer el trabajo, más allá de que lleve más tiempo que la simple presentación de la tarjeta blanca. Es así que tanto en Paysandú como en Fray Bentos, hay computadora. Sin embargo, en lo que respecta a la frontera con Brasil, no existe ese equipamiento en Bella Unión, ni en Artigas, ni en Aceguá, y si bien en el Chuy sí hay, no en San Miguel. Esto significa que mañana puede entrar un camión por cualquier lado, puesto que del lado brasileño –lo que no ocurre del argentino- hay muchas formas de evadir la frontera.

Cabe destacar que nosotros seguiremos luchando para que se restauren los controles móviles en ruta. De todos modos, si logramos tener éxito, podrá darse el caso de que al parar un camión, no podamos verificar si ingresó en forma ilegal, porque no es posible que llevemos una computadora abajo del brazo. Sabemos que ayer llegó la resolución y ya no se solicita más la tarjeta blanca, lo que lleva a que no exista manera de controlar. Si bien está el Ejército, la barrera sanitaria, etcétera, alguien que quiera introducir pollos baratos sin ningún control sanitario podrá hacerlo por alguno de esos lugares. Como sindicato, entendemos que debemos reforzar los controles como forma de contar con una garantía más para que no ingrese algo que nos pueda afectar, no ya como funcionarios, sino como parte del pueblo. A nuestro juicio, esta es la frutilla en la torta, porque prácticamente no queda ningún control.

Trabajando como chofer, un día seguimos a una flota de camiones brasileños, y pudimos ver que no pasan por ningún peaje, los esquivan, puesto que les sale más redituable gastar en combustible y en todo lo que le implica al camión transitar por caminos malos, que pagar los peajes. Si no recuerdo mal, en este momento el costo es de poco más de $ 100.

Debemos tener en cuenta que todos esos caminos que permiten eludir los peajes no están construidos para soportar ese peso, con lo que se están deteriorando cada vez más. Si al mismo tiempo tenemos en cuenta que en el Proyecto de Ley de Presupuesto se deroga el IMUSIVI, es claro que el señor que duerme debajo de esa chapa y que se compra medio litro de vino para poder dormir en una noche de frío, está pagando la carretera con ese poquito que aporta de IVA, ya que el costo de las carreteras sale de Rentas Generales.

Aclaro que esto se lo hemos planteado al Director, como así también que estamos de acuerdo con que se haga una campaña para que se utilice el casco y el cinturón de seguridad.

lt

En realidad, siempre se tiene en cuenta la seguridad vista desde arriba del auto, pero no desde abajo, y sin embargo, esa es parte de nuestra tarea; debemos asegurar al transeúnte y al que cumple con las reglas. Se nos dice que hay autos que tecnológicamente están capacitados para circular a 220 kilómetros por hora. Ante esto, nosotros exponemos el siguiente ejemplo. Si vengo caminando y tropiezo, me da tiempo de apoyar las manos y quizás de todas formas pueda lastimarme, pero si vengo corriendo, seguramente me voy a lastimar algo más que la palma de la mano. Esa es nuestra filosofía. Sin embargo, por otra parte, se opone otro punto de vista que dice que hay autos que tecnológicamente están capacitados para ir a equis velocidad en determinados lugares. Incluso, esa es la filosofía con la cual se sacan las multas.

SEÑORA PRESIDENTA.- Deseo recordar que a continuación recibiremos a una delegación de la UNOTT.

Si la Comisión lo permite, quisiera explicar muy brevemente que nosotros no debatimos, más allá de que los señores Senadores puedan plantear las consultas que crean pertinentes. A su vez, cabe destacar que hemos recibido varios planteos, todos los cuales se conjugan en el que traen ustedes. Es así que escuchamos a los representantes que están más o menos formalizados y hemos abordado con el Ministerio

–fundamentalmente en la Legislatura pasada- todo lo que tiene que ver con la inspección técnica vehicular, sabiendo lo que significó el contrato con SUCTA, que se ha ido modificando en el correr de los años, puesto que había generado una serie de problemas. Por otro lado, recibimos a la Comisión de Prevención de Accidentes, donde coinciden el Director de Tránsito y el representante de la Cámara de Transporte que, a su vez, es parte del gremio de camioneros. En realidad, estas bases de acuerdo están dando respuesta a otro problema que no es el que señalan ustedes, que tiene que ver con el tema de la seguridad, de los controles del peso, del Estado, etcétera.

Como Comisión, podemos decir que hemos recibido un conjunto de planteos desde distintas ópticas, que son contradictorias entre sí en muchos casos, lo que nos permite –agregando lo aportado por ustedes- tener un panorama para abordar no solamente el aspecto presupuestal sino también lo que es específico a este Cuerpo, como ser lo relativo al transporte y a obras públicas, porque ambos están íntimamente vinculados. De todas maneras, si la Comisión está de acuerdo, se podría enviar la versión taquigráfica del planteo que nos hace llegar el sindicato no sólo a los integrantes de la Comisión sino también, como lo hacemos normalmente, al Ministerio y, en particular, a la Dirección Nacional de Transporte, la que, a su vez, si tiene información que proporcionar, nos la podrá hacer llegar.

lt

SEÑORA BOULLOSA.- Quiero decir que el hecho de que entren sin permiso plantea la deslealtad de los camiones de otros países con los fleteros y con los camiones nuestros porque trabajan acá y los otros no tienen trabajo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos a los funcionarios de la Dirección de Transporte la información brindada.

(Se retira de Sala la delegación de funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte)

lt

Documentación aportada por la Asociación de Funcionarios de la Dirección Nacional de Transporte (MTOP)

EL PAIS — TRANSPORTE CARRETERO — 25 de setiembre de 2000 / 3

Bases del Acuerdo alcanzado:

1.- Reducción de Costos:

a.- Se deroga el IMUSIVI (Impuesto al uso de la infraestructura vial, que actualmente no se percibe).

b.- Se reduce el importe de la Inspección Técnica Vehicular (SUCTA) de los camiones, acoplados y zorras en un 50%.

c.- se reduce la tasa vigente del aporte patronal por el sueldo de un conductor por camión.

d.- si hay acuerdo con el Congreso de Intendentes, la patente anual será de U$S 175 por camión y de U$S 125 por zorra o acoplado. De estas sumas, U$S 100 por camión y U$S 75 por zorra pagará el transportista directamente por la caja de la Intendencia Municipal donde esté empadronado su camión.

El gobierno Nacional contribuirá con cada transportista profesional aportando a cada Intendencia municipal el saldo, esto es, U$S 75 por año por camión y U$S 50 por año por zorra o acoplado.

e.- Se exonerarán de aportes al BPS los viáticos incurridos en el exterior del país por los choferes de empresas que realizan transporte internacional de cargas.

2.- Formalización:

a.- Se establecerá legalmente la figura del transportista profesional de cargas para terceros.

b.- El transportista profesional será identificado con una placa adicional a la matrícula, de carácter único por cada vehículo con capacidad de carga superior a 3.500 kg. La placa será expedida por el MTOP.

c.- El MTOP llevará un registro de transportistas profesionales de cargas.

d.- Accederá a la placa la empresa transportista que se encuentre al día con BPS, DGI, esté inscripto su camión ante la DNT, posea el certificado de aptitud técnica vehicular al día (SUCTA) y reúna los demás requisitos establecidos por el decreto que en breve será firmado por las autoridades nacionales.

Las empresas que realizan transporte propio no accederán a la inscripción en el registro ni a los beneficios que establece el acuerdo alcanzado entre la Intergremial y el Gobierno Nacional.

e.- Guía de transporte: todo transporte profesional de carga que se realice en el país debe contar con una guía que establezca los siguientes datos:
origen de la mercadería, destino, número de registro DNT e inspección técnica vehicular, número de BPS y DGI de la empresa transportista, precio del flete, nombre y documento de identidad del conductor.

La guía se extiende en 4 vías: origen, transporte, destino, organismo de contralor.
La guía se deberá presentar ante el Organismo de contralor dentro de las 48 horas posteriores al servicio. La guía formaliza el contrato de transporte entre el transportista y quien le encomienda el servicio.

f.- Agente de retención de un porcentaje del Iva: Todas las empresas contribuyentes del impuesto a la renta (IRIC) retendrán de los fletes que abonen a las empresas profesionales transportistas de cargas un porcentaje de la facturación para ser aplicado a un pago a cuenta del IVA. Esta suma será vertida en forma mensual a DGI por parte de la empresa que contrata los fletes.

g.- Agente de retención de un pago a cuenta del BPS. Todas las empresas contribuyentes del Impuesto a la Renta (IRIC) retendrán de los fletes que abonen a las empresas transportistas profesionales de cargas un porcentaje de la facturación para ser volcado al BPS por concepto de pago a cuenta de los aportes correspondientes a la empresa transportista.

h.- La empresa contratadora de fletes que no cumpla con esta disposición será responsable junto al transportista ante DGI y BPS por los pagos no retenidos.
El transportista que no está al día con sus obligaciones no puede ser contratado por una empresa para hacer los fletes de su mercadería. Si lo hace, el contratista de los fletes pasa a ser responsable solidario con el transportista por la operación (tributos impagos, etc.).

3.- Fiscalización del Sistema:

a.- Organismo de contralor: será el encargado de coordinar el control de la formalidad del transporte y lo integran el Estado y los representantes de las empresas de transporte de carga.

b.- Los agentes de contralor serán los que disponga el Poder Ejecutivo a propuesta del organismo de contralor. Los agentes estarán facultados para detener los vehículos, verificar la condición de transporte propio o profesional, requerir la guía y aplicar multas. También estarán facultados para requerir el concurso de los inspectores de BPS y DGI.

c.- El estado se compromete a que las tarifas ferroviarias respondan a los costos y sean contratadas de acuerdo a un tarifario de conocimiento público.

d.- La DGI instrumentará la inspección en el pago de IVA e IRIC por fletes en territorio nacional a los representantes de empresas extranjeras.

4.- Costos de Referencias:

El MTOP publicará regularmente el costo de referencia del transporte terrestre de cargas discriminado por sectores.

5.- Refinanciación de deudas:

a.- Con Bancos Oficiales: se otorgará a los transportistas un régimen de facilidades de pagos para que regularicen sus deudas. Las empresas dispondrán de un plazo de hasta 10 años para pagar las cuotas de sus créditos y podrán obtener hasta dos años de gracia.

b.- Con Bancos Privados: Normalmente siguen el mismo criterio que la banca pública. Si aparecen dificultades para que el Banco refinancie la deuda, el interesado debe comunicarse con el representante de su gremial ante la Mesa Transportista de Cargas.

c.- Con BPS y DGI: será aprobado antes de fin de año un nuevo plan de facilidades de pago. La deuda que posea por impuestos podrá pagarla sin multas ni recargos en hasta 60 cuotas mensuales con una muy baja tasa de interés. La moneda de pago será en pesos uruguayos o en dólares, a opción del transportista.

d.- Con DNT: Las deudas que posea con el Ministerio de Transporte (Impuesto a los ejes, multas, etc.) podrán ser refinanciadas a largo plazo y con una quita del 50% en las multas y recargos.

6.- Otras medidas:

a.- High Cube: se habilitarán corredores específicos para contenedores "high cube".

b.- Se flexibilizará la inspección técnica vehicular